

増加を図ってしかるべきであるとする意見が強くなっている。

これに対しては、既に税負担が相当高いのにさらにこれを引き上げるのは、自動車が生活の必需品化した現状からすれば大衆課税になりかねないとする意見があり、さらに、石油問題の発生等最近における情勢の変化によりむしろ道路整備計画そのものを見直すべきであるとする意見や、物価上昇につながるので慎重であるべきであるとする意見が出てきている。

しかしながら、これら諸税の負担のあり方については、先に述べたような間接税負担のあり方という税制自体の観点からも負担の適正化を図る必要があると考えられるうえ、現下の社会経済情勢にかんがみれば、資源節約、消費抑制、環境保全といった社会的要請にも十分配慮する必要がある。

以上を総合勘案すれば自動車関係諸税のうち揮発油税、地方道路税及び自動車重量税の税率引き上げを図ることが適当と考える。

(3) 昭和51年の税率引上げ

租税特別措置法の改正により、昭和51年5月1日から昭和53年4月30日までの間の暫定措置として、税率が引き上げられた。

(参考) 昭和51年度税制改正要綱(昭和51年1月16日閣議決定) (抄)

国、地方を通ずる困難な財政状況と自動車に係る税負担の現状に顧み、資源の節約、環境の保全、道路財源の充実等の要請を勘案して、自動車関係諸税のうち揮発油税、地方道路税及び自動車重量税について、税率の特別措置の適用期限を2年延長するとともに、その税率を次のとおり(略)引上げる。

(4) (3)の51年度税制改正による暫定税率の適用期限は、順次延長されてきており(昭和53年度、55年度、58年度、60年度、63年度、平成5年度、10年度、15年度)、現在は平成20年4月30日まで延長されている。

(5) 平成20年1月11日に閣議決定された平成20年度税制改正要綱により、自動車重量税の税率の特例措置の適用期限を10年延長することとされた

自動車重量税の税率

	課税の基礎重量	課税標準の計算トン数	本則税率	暫定税率	
				(S49/5~51/4)	(S51/5~H20/4)
1. 乗用車 (乗車定員10人以下のもの。ただし、軽自動車は除く。)	(イ) 家用	0.5tごとに	2,500円/年	5,000円/年	6,300円/年
	(ロ) 営業用	〃	2,500円/年	同左	2,800円/年
2. トラック・バス (軽自動車は除く)	(イ) 家用 (車両総重量2.5t以下のトラックを除く)	1tごとに	2,500円/年	5,000円/年	6,300円/年
	(ロ) 家用 (車両総重量1.5t以下のトラック)	〃	2,500円/年	3,500円/年	4,400円/年
	(ハ) 営業用	〃	2,500円/年	同左	2,800円/年
3. 小型二輪自動車	(イ) 家用	定額	1,500円/年	2,000円/年	2,500円/年
	(ロ) 営業用	〃	1,500円/年	同左	1,700円/年
4. 軽自動車	(イ) 家用 (二輪車以外の検査自動車)	定額	7,500円/届出時	3,500円/年	4,400円/年
	(ロ) 家用 (二輪車以外で検査自動車以外の自動車*)	〃	7,500円/届出時	10,500円/届出時	13,200円/届出時
	(ハ) 家用 (二輪車)	〃	4,000円/届出時	5,000円/届出時	6,300円/届出時
	(ニ) 営業用 (二輪車以外の検査自動車)	〃	7,500円/届出時	2,500円/年	2,800円/年
	(ホ) 営業用 (二輪車以外で検査自動車以外の自動車*)	〃	7,500円/届出時	同左	8,400円/届出時
	(ト) 営業用 (二輪車)	〃	4,000円/届出時	同左	4,500円/届出時

* 雪上車、軽トラレーラー等

(注) 車両重量 : 運行に必要な装備をした状態における自動車の重量
 車両総重量 : 車両重量、最大積載量及び5kgに乗車定員を乗じて得た重量の総和

(参考) 自動車重量税納付台数 平成17年度 38,102,863台

抜本的な税制改革に向けた基本的考え方（抄）

平成19年11月
税制調査会

(3) 道路特定財源

揮発油税、自動車重量税等の道路特定財源については、昨年末閣議決定された「道路特定財源の見直しに関する具体策」（平成18年12月8日）において、「20年度以降も、厳しい財政事情の下、環境面への影響にも配慮し、暫定税率による上乗せ分も含め、現行の税率水準を維持する」とこととされている。この「具体策」に基づき、道路整備の必要性、厳しい財政事情、環境面への影響、納税者の理解の観点等を十分に踏まえつつ、国民の理解が得られる改革を進めるべきである。

道路特定財源の見直しについて（抄）

平成19年12月 7日
政府 ・ 与 党

4. 税率水準の維持

国及び地方の道路特定財源については、上記措置を着実に進める必要性及び、厳しい財政事情や環境面への影響にも配慮し、平成20年度以降10年間、暫定税率による上乗せ分を含め、現行の税率水準を維持する。

平成20年度税制改正大綱（抄）

平成19年12月13日
自由民主党

六 道路特定財源

2 自動車重量税の税率の特例措置の適用期限を10年延長する。

平成20年度税制改正の要綱（抄）

平成20年 1月11日
閣 議 決 定

九 その他

1 揮発油税及び地方道路税並びに自動車重量税について、税率の特例措置の適用期限を10年延長する。

○公害健康被害の補償等に関する法律（昭和48年法律第111号）（抄）

（納付金）

第48条 前条の規定により都道府県又は第4条第3項の政令で定める市が支弁する前条第1号に掲げる費用は、政令で定めるところにより、協会が当該都道府県又は第4条第3項の政令で定める市に対して納付する納付金をもって充てる。

2 都道府県知事又は第4条第3項の政令で定める市の長が第46条の規定に基づいて行なう公害保健福祉事業に要する費用のうちその4分の3に相当する額については、政令で定めるところにより、協会が当該都道府県又は第4条第3項で定める市に対して納付する納付金をもって充てる。

（納付金の財源）

第49条 前条の規定による納付金のうち、第4条第1項の認定に係る被認定者及び認定死亡者に関する補償給付の支給に要する費用に充てるためのものの全部並びに第一種地域に係る指定疾病による被害に関して行なう公害保健福祉事業に要する費用に充てるためのものの3分の2については、第52条第1項の規定により協会が徴収する汚染負荷量賦課金のほか、別に法律で定めるところにより徴収される金員をもって充て、第一種地域に係る指定疾病による被害に関して行なう公害保健福祉事業に要する費用に充てるためのものの3分の1については、第51条の規定に基づく政府の補助金をもって充てる。

2（略）

3 第1項の規定により前条の規定による納付金に充てるべき汚染負荷量賦課金及び別に法律で定めるところにより徴収される金員の配分比率は、第52条第1項に規定するばい煙発生施設等設置者その他の者の第一種地域に係る指定疾病に影響を与える大気汚染の原因である物質の排出の状況その他の事情を勘案して、政令で定める。

附 則

（昭和49年度から平成19年度までの間における交付金）

第9条 昭和49年度から平成19年度までの間においては、政府は、協会に対し、各年度ごとに、第一種地域に係る指定疾病に関する第47条第1号に掲げる費用及び第一種地域に係る指定疾病による被害に関して行う公害保健福祉事業に要する費用に充てるための協会の納付金のうち大気汚染の原因である物質を排出する自動車に係る分として当該年度において必要であると見込まれる金額に相当する当該年度の自動車重量税の収入見込額の一部に相当する金額を交付する。

2 昭和49年度から平成19年度までの間における第49条第1項及び第3項の規定の適用については、同条第一項中「のほか、別に法律で定めるところにより徴収される金員」とあるのは「及び自動車重量税の年度ごとの収入見込額の一部に相当する金額の政府の交付金」と、同条第3項中「別に法律で定めるところにより徴収される金員」とあるのは「政府の交付金」とする。

○公害健康被害の補償等に関する法律施行令（昭和49年政令第295号）（抄）

附 則

（汚染負荷量賦課金と政府の交付金との配分比率）

6 汚染負荷量賦課金と法附則第9条第2項の規定により読み替えられる法第49条第3項に規定する政府の交付金との配分比率は、8対2とする。

○費用負担方式について

I 基本的考え方

平成20年度以降の費用負担の具体的方式を検討するに当たっては次の点を十分に踏まえることが必要と考えられる。

- ・ 公害健康被害補償制度は、民事責任を踏まえて公害による損害を填補することを基本的性格としており、本制度の運営に必要な費用は、制度の性格、公平の見地から見て、大気汚染に対する汚染原因者の寄与の程度に応じて分担することが基本となること。
- ・ 自動車に係る費用負担については個々の自動車に係る公害健康被害について民事責任を問うことは一般的には困難であり、自動車を総体として見た場合に、大気汚染に対する共同責任者としての立場に立つものであること。
- ・ 昭和63年3月1日付けで第一種地域の指定解除が行われたため、それ以降に必要なとされる費用は、制度上、指定解除前の大気汚染の影響により健康被害者となった者に関するものであること。
- ・ 昭和61年10月の中公審答申（公害健康被害補償法第一種地域のあり方等について）、昭和62年12月の中央公害対策審議会環境保健部会検討結果において述べられているとおり、工場等の固定発生源と自動車との費用負担割合については、既被認定者は第一種地域の指定解除前の大気汚染の影響を受けたものと考えられることから、今後ともその比率を8対2とすべきであること。
- ・ 以上の諸点を勘案しつつ、公正かつ効率的に補償給付等に要する費用を徴収し得る現実的かつ実行可能な仕組みとすることが必要であること。

II 費用負担方式一覧

Iの諸点から、引き続き自動車に費用負担を求めることが適当であるが、そのための費用負担方式としては、賦課対象として自動車に着目する方式、使用燃料に着目する方式が考えられる。

また、徴収方式については、賦課金として独自に徴収する方式、既存の税から引き当てる方式が考えられる。

	自動車に着目	使用燃料に着目
独自徴収方式	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自動車保有者賦課方式 ・ 自動車製造者賦課方式 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自動車燃料特定段階移出者賦課方式 ・ 自動車燃料製造者賦課方式
引当て方式	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自動車取得税 ・ 自動車重量税 ・ 自動車税 ・ 軽自動車税 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 揮発油税／地方道路税 ・ 石油ガス税 ・ 軽油印取税

Ⅲ 本制度により独自に徴収する方式

1 自動車に着目した賦課方式

(1) 自動車保有者賦課方式

概 要	各年度の自動車分の負担額を、当該年度の自動車の保有者に対して、当該自動車の大気汚染物質の排出量に応じて賦課。徴収方法としては、以下の3つの方法が考えられる。 ① 自動車重量税に準ずる方式、 ② 自動車税に準ずる方式、 ③ 自動車損害賠償責任保険に準ずる方式
徴収対象物件	当該年度に保有されている自動車 (対象は下記の徴収方法により若干の異同あり)
納付義務者	自動車保有者
賦課金額 算定方法	各自動車の賦課金額は、全自動車の排出ガス量(SOx, NOx総量)における当該自動車の排出ガス量(車種別・規制年次別原単位により算出)の割合を用いて算出。
徴収方法	①自動車重量税に準ずる方式 陸運事務所で自動車重量税に準ずる方式(証紙又はステッカーで、同税と併せて徴収。 ②自動車税に準ずる方式 都道府県税事務所で自動車税に準ずる方式で同税と併せて徴収。 ③自動車損害賠償責任保険に準ずる方式 保険代理店等で自賠責保険契約締結の際併せて徴収。
問題点	①他の方式に比べて、徴収コストが高く、また、一台当たりの賦課金が徴収コストに比べて小さいため、実質的でない。 ②徴収システムが既存の税制度と重複する。

(2) 自動車製造者賦課方式

概 要	各自動車(新車)の汚染寄与度に応じて当該自動車の製造者に賦課。(当該年度の新車以外の使用過程車は、製造者別の把握が困難)
徴収対象物件	当該年度に製造又は輸入された自動車
納付義務者	当該年度の自動車の製造者又は輸入者
賦課金額 算定方式	当該年度の全自動車メーカーが製造した自動車の排出ガス量における当該メーカーが製造した自動車の排出ガス量の割合を用いて算定。
徴収方法	上記により算出された額を(独)環境再生保全機構に対して納付させる。
問題点	①使用過程車分を新車の製造者又は輸入車が負担することとなる。 ②実際の汚染者でない者が第一次負担者となる。

2 燃料に着目した賦課方式

(1) 自動車燃料特定段階移出者賦課方式

概 要	各年度の自動車負担額を自動車燃料種別ごとの汚染寄与分により区分し、揮発油税、石油ガス税、軽油引取税の納税者等から徴収。
徴収対象物件	自動車用の揮発油、石油ガス、軽油
納付義務者	揮 発 油・・・製造場等 石油ガス・・・石油ガスの充填者等 軽 油・・・軽油の引取りを行う者
賦 課 金 額 算 定 方 式	自動車分の負担額をガソリン車（揮発油）、LPG車（石油ガス）、ディーゼル車（軽油）の大気汚染物質年間総排出量比により区分し、各油種の分担額を当該年度の各油種の推定賦課対象油量で除した値を賦課料率として、算定。
徴 収 方 法	（独）環境再生保全機構が、（賦課料率×油種別賦課対象油量）を納付義務者から徴収。
問 題 点	①固定発生源の費用負担方式に比べて、自動車についてのみ燃料に着目して賦課する方式をとることの是非。 ②実際の汚染者ではない業者が第一次負担者となる。 ③納付義務者が多数に上り、徴収コストが高い。

(2) 自動車燃料製造者賦課方式

概 要	各年度の自動車分の負担額を自動車燃料種別ごとの当該年度における汚染寄与分により区分したもののについて、燃料の製造者、輸入者から徴収。
徴収対象物件	揮発油、石油ガス又は軽油
納付義務者	上記燃料の製造者又は輸入者
賦 課 金 額 算 定 方 式	自動車分負担額をガソリン車、LPG車、ディーゼル車の大気汚染物質年間総排出量比により区分し、各油種の分担額を算出する。揮発油については製造者ごとに揮発油税対象油を対象とし、石油ガス、軽油については、製造者が移出又は輸入業者が輸入するLPG又は軽油の一定割合を自動車用として対象とする。各油種の分担額を当該年度の上記移出等見込額（賦課対象油量）で除した値を賦課料率とする。
問 題 点	①固定発生源に係る費用負担方式に対して、自動車についてのみ燃料に注目して賦課する方式をとることの是非。 ②実際の汚染者でない者が第一次負担者となる。 ③石油ガス及び軽油については、結果的に自動車の使用者以外にも転嫁される。 ④徴収システムが既存の税制度と重複する。

IV 既存の税から引き当てる方式

自動車に係る費用負担方式としては、公害健康被害補償制度により独自に賦課徴収する方式の他に、既存の税から引き当てる方式が考えられる。以下、それぞれについて検討する。

	種 類	検 討
自動車の取得に着目した税	自動車取得税 (地方税)	<ul style="list-style-type: none"> ・地方税であり、また道路特定財源として用途が限定されている。 ・自動車の取得の際のみ課税され、使用過程車に負担を求めることができない。
自動車の利用・保有に着目した税	自動車重量税 (国 税)	<ul style="list-style-type: none"> ・国税であり、一般会計に計上される。 ・車検の際に課税されるため、使用過程車にも負担を求めることができる。
	自動車税 (地方税)	<ul style="list-style-type: none"> ・地方税であり、地方の一般会計に計上される。
	軽自動車税 (地方税)	<ul style="list-style-type: none"> ・地方税であり、地方の一般会計に計上される。
自動車の走行に着目した税	揮発油税／ 地方道路税 (国 税)	<ul style="list-style-type: none"> ・国税であるが、道路特定財源として用途が限定されている。 ・固定発生源との均衡上、燃料に着目した税収を財源とすることが適当か。 ・実際の汚染者ではない者が、第一次負担者となる
	石油ガス税 (国 税)	<ul style="list-style-type: none"> ・国税であるが、道路特定財源として用途が限定されている。 ・固定発生源との均衡上、燃料に着目した税収を財源とすることが適当か。 ・実際の汚染者ではない者が、第一次負担者となる
	軽油引取税 (地方税)	<ul style="list-style-type: none"> ・地方税であり、道路財源として用途が限定されている。 ・固定発生源との均衡上、燃料に着目した税収を財源とすることが適当か。 ・実際の汚染者ではない者が、第一次負担者となる